

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

ADVERTENCIA OFICIAL.

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno, son obligatorias para cada capital de provincia donde se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la provincia. (Ley de 28 de Noviembre de 1857).—Las disposiciones de las autoridades, excepto las que sean a instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente, como asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio de la Nación que demande de las mismas, pero los de interés particular pagarán su inserción, entendiéndose en este último caso con el Editor del Boletín.

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS PARES.

PRECIOS DE SUSCRICION.—En Orense, por trimestre, 5 pesetas.—Para fuera de esta capital, franco de porte, por trimestres adelantados, 7 pesetas.—Números sueltos, 38 céntimos.
Se suscribe en esta capital, Imprenta de José M. Ramos y Antonio Otero, Colon, núm. 16.—En las demás provincias, en las principales librerías.

PARTE OFICIAL.

PRIMERA SECCION.

S. M. el Rey (Q. D. G.) y su Augusta Real Familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

(Gaceta núm. 336)

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.

REAL ORDEN.

Habiendo retrasado algunos Ayuntamientos en la propuesta de los individuos que deben componer las Juntas de reforma de cárceles creadas en virtud del Real decreto de 4 de Octubre último, y con el fin de regularizar los plazos señalados en los artículos 4.º y 17 de aquella disposición, de manera que para todos los partidos judiciales del Reino sean iguales, sin necesidad de establecer diferencias entre los los pueblos activos y morosos, S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha servido resolver que sean prorogados por un mes sobre el tiempo concedido en el Real decreto citado los términos dentro de los cuales las Juntas de reforma de las cárceles de partidos deben remitir al Ministerio de la Gobernación los expedientes y proyectos referentes a las prisiones de sus respectivos distritos.

De Real orden lo comunico a V. S., a los efectos que se expresan. Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid 29 de Noviembre de 1877.—Romero y Robledo.

Sr. Gobernador de la provincia de...

(Gaceta núm. 328)

MINISTERIO DE FOMENTO.

LEY.

Don Alfonso XII.
Por la gracia de Dios Rey constitucional de España.

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed:
Que con arreglo a las bases, apro-

badas por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876; usando de la autorización por la misma ley otorgada a mi Ministro de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia; pidos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de conformidad con mi Consejo de Ministros, He venido en decretar y sancionar la siguiente ley:

CAPITULO PRIMERO.

Clasificación de los ferro-carriles.

Artículo 1.º Son de objeto de esta ley todos los ferro-carriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

Art. 2.º Los ferro-carriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

Art. 3.º Son ferro-carriles de servicio general los que se entregan a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías, y de servicio particular los que se destinan a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso privado.

Art. 4.º Forman el plan general de ferro-carriles para los efectos de esta ley las líneas construidas y las comprendidas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anexas y especiales, todas las cuales se expresan a continuación:

Red del Norte.

Madrid a Valladolid.—Valladolid a Burgos.—Burgos a Irún.—San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) a Alar del Rey.—Alar del Rey a Santander.—Quintanilla de las Torres a Orba.—Madrid a Valladolid por Segovia.—De la línea de Madrid a Valladolid a Segovia.—Medina del Campo a Zamora.—Medina del Campo a Salamanca.—Tudela (Castejon) a Bilbao.—Minas de Triana a la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Madrid a Zaragoza.—Zaragoza a Alsasua.—Zaragoza a Barcelona.—Barcelona a Granollers.—Granollers a la Rambla de Santa Coloma de Farnés.—Barcelona a Mataró.—Mataró a Arenys de Mar.—Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma.—Rambla de Santa Coloma a Gerona.—Gerona a Figueras.—Figueras a la frontera francesa.—A Francia por el Pirineo Central.—Tardienta a Huesca.—Tarragona a Martorell.—Martorell a Barcelona.—Lérida a Montblanch.—Montblanch a Reus.—Reus a

Tarragona.—Barcelona a Sarriá.—Selgua a Barbastro.—Granollers a San Juan de las Abadesas.—Moller a Caldas de Montbuy.—Manresa a Guardiola p. r. Berga.—Minas de Montsech a la frontera francesa por el Valle de Aran.—Alcozer a Valls.—Valls por Villanueva y Geltrú a Barcelona.—Lérida a Puente del Rey.—Zaragoza a Escatron.—Val de Zafán a Gargallo.—Val de Zafán a Alcañiz, Reus y Tarragona.—Val de Zafán a Utrillas por Gargallo y Andorra.—Utrillas a la Zaida.—Valladolid a Calatayud.—Segovia a la línea de Valladolid a Calatayud.—Brides a Soria y Castellón.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Madrid a Almansa.—Almansa a Alicante.—Almansa a Jativa.—Alicante a Cartagena.—Castillejo a Toledo.—Aranjuez a Madrid a Cuenca.—Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden.—Jativa al Grao de Valencia.—Valencia a Tarragona.—Cartagena a Gandia y Gandia a Denia (fuerza animal).—Cuenca a Henarejos.—Cuenca a Valencia por Landete y de este punto a Teruel.—Teruel a Gargallo por el río Alfambra y Utrillas.—Teruel a Sagunto.—Calatayud a Teruel y Luco a Utrillas.—Alicante a Murcia y sus ramales a Novelda y Torrevieja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Madrid a Ciudad-Real (directo).—Alcázar de San Juan a Ciudad-Real.—Manzanares a Córdoba.—Córdoba a Sevilla.—Sevilla a Jerez.—Jerez al Trocadero.—Puerto-Real a Cádiz.—Córdoba a Málaga.—Córdoba a Belmez.—Utrera a Moron.—Utrera (empalme) a Osuna.—Campillos (Bobadilla) a Granada.—Tharsis al río Odiel.—Buitron a la ría de San Juan del Puerto.—Buitron a la línea de Mérida a Sevilla.—Sevilla a Huelva.—Tharsis por Pálmog a la línea de Beja.—Mengibar a Jaen y Granada.—Linares a Almería.—Murcia a Granada por Lorca.—Vadollano a Linares y los Salidos.—Osuna a Casariche.—Jerez de la Frontera a Bonanza por Sanlúcar.—Cádiz al Campamento.—Campamento a Málaga.—Puente Genil a Linares.—Zafra a Huelva.

Red del Este y su enlace con la del Mediodía y del Norte.

Ciudad-Real a Badajoz.—Medellín a Mijadas.—Belmez al Castillo de Almorcho.—Madrid a Malpartida de Plasencia.—Malpartida de Plasencia a Mon-

fortinhe.—Talavera a Almorcho.—Mérida a Sevilla.—Mérida a Malpartida de Plasencia por Cáceres.—Malpartida de Plasencia a Salamanca.—Cáceres a la frontera de Portugal.—Salamanca a la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Palencia a Ponferrada.—Ponferrada a la Coruña.—Monforte a Orense.—Orense a Vigo.—Lugo a Rivadeo.—Ferrol a Betanzos.—Santiago al Puerto de Carril.—Rondela a Marin por Pontevedra.—Leon a Gijón.—Sama de Langreo a Gijón.—Sabero a el Burgo.—Oviedo a Pravia por Trubia.—Villabona a San Juan de Nieva.—Zamora a Astorga por Benavente.

Islas Baleares

Palma a Alcudia y Santa Marja a Manacor.—Ramales a cuencas carboníferas o distritos mineros y centros industriales de importación.

Art. 5.º Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y también pueden serlo las destinadas a la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

Art. 6.º El plan general de ferro-carriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

Art. 7.º Todas las líneas de ferro-carriles de servicio general son de dominio público y serán consideradas como obras de utilidad pública que llevan consigo la expropiación forzosa.

Art. 8.º La declaración del servicio general de un ferro-carril destinado a la explotación de una cuenca carbonífera o minas de importancia, se hará por una ley. Para obtenerla será siempre necesario una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo a la Junta superior facultativa de Minería.

CAPITULO II.

De la concesión y autorización para construir los ferro-carriles del servicio general.

Art. 9.º La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, o por Compañías, o por particulares.

Art. 10.º Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado o con el auxilio de las provincias o de los pueblos, es

necesario que la línea esté incluida en el plan, y además autorizada por una ley especial en su inmediata ejecución.

Art. 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares o compañías, deberá preceder siempre a la concesión una ley que establezca las condiciones con que esta deba otorgarse.

Art. 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1.º Ejecutado con ellos determinados trabajos.

2.º Empleando a las empresas en periodos determinados una parte del capital invertido.

3.º Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferro-carriles.

4.º Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferro-carriles, con estricta sujeción a lo que respecto de este punto prescriban las leyes de Presupuestos o cualquiera otra que se halle vigente.

Art. 13. Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de una línea de servicio general contribuirán con el Estado a la subvención otorgada, en la proporción y en la forma que determine la ley a que se refiere el art. 11.

Art. 14. Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse a las Empresas constructoras, se sacará bajo aquel tipo a pública subasta por término de tres meses la concesión, y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar este a quien correspondá el importe de los estudios de proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 15. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total del ferro-carril según el presupuesto aprobado.

Art. 16. No podrán en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir 15 días sin verificar este depósito se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá a subastar la concesión de la línea en el término de 40 días.

Art. 17. Las empresas concesionarias de líneas subvencionadas no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferro-carril hasta que tenga totalmente concluidas las obras objeto de la concesión. En el caso en que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente a la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 18. No se podrá aliar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que preceda la correspondiente autorización del Ministro de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el reglamento de la presente ley.

Art. 19. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente a esta disminución las subvenciones directas, si las variaciones o modificaciones hiciesen

aumentar el coste de la obra aun cuando con ellas se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

Art. 20. Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquella se verifique con arreglo a las condiciones establecidas.

Art. 21. El concesionario podrá, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiere en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de 99 años cuando más.

Art. 23. Al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Art. 24. Ninguna concesión de ferro-carriles constituye monopolio a favor de las compañías ni de los particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferro-carriles, trabajos de navegación u otros, en la misma comarca donde esté situado el ferro-carril, o en otra contigua o distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna a favor de ninguno de los concesionarios.

CAPITULO III.

De las formalidades con que debe pedirse la autorización o concesión.

Art. 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril de las incluidas en el plan, presentará a las Cortes con el proyecto de ley de autorización los documentos siguientes:

1.º Una memoria descriptiva del proyecto.

2.º El plan general y el perfil longitudinal.

3.º El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.

4.º El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.

5.º La tarifa de los precios máximo que deban exigirse por peaje y transportes.

6.º Las demás condiciones que estime oportunas.

Art. 26. Los particulares y Compañías que pretendan la concesión de una línea de ferro-carril declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que constituyen el proyecto y acreditar además haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Art. 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el artículo 25.

Art. 28. Cuando los particulares o Compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea férrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, acompañada de una Memoria y de un plano y perfil general de la línea. Dicho Ministerio, abriendo una información en que se oiga a las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como a las corporaciones y funcionarios que a su juicio puedan ilustrar

la materia, y a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará con el resultado de esa información el proyecto de ley a las Cortes para que el ferro-carril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta declaración se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo III, para otorgar la concesión, si a ella hubiere lugar.

Art. 29. Cuando se presenten dos o más peticiones con diferentes proyectos para que un ferro-carril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, a fin de la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca a los intereses generales del país.

CAPITULO IV.

De los privilegios y exenciones generales que se otorgan a las Empresas concesionarias de ferro-carriles de interés general.

Art. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferro-carriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalia confiscaciones o embargos por causa de guerra.

Art. 31. Se conceden desde luego a todas las Empresas de ferro-carriles de interés general:

1.º Los trenes de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutaban los vecinos de los pueblos cuyos términos atraviese la línea, para los dependientes y trabajadores de las Empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos a la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquella facultad dando aviso previo a la Autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular o de las provincias o Municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mutuo concierto, ya en virtud de la ley de expropiación forzosa en cuanto a la ocupación temporal se refiere.

4.º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo a las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte sin perjuicio de los que puedan corresponder a otras Empresas.

5.º Para las líneas reversibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados o que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construcción de estas líneas férreas e sus dependencias en virtud de la ley de expropiación, así como también las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las Compañías o particulares.

CAPITULO V.

De la caducidad de las concesiones de los ferro-carriles de servicio general.

Art. 32. La declaración de caducidad de la concesión de una línea de servicio general se hará siempre previo expediente instruido según el reglamento.

Art. 33. Para declarar la caducidad de una concesión deberá ser oído el Consejo de Estado en pleno.

Art. 34. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el

concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa dentro del término de dos meses, contados desde el día en que se publique en la Gaceta oficial.

Si no reclamase dentro de este plazo se tendrá por consentida la resolución ministerial, y no habrá contra ella recurso alguno.

Art. 35. La caducidad de una concesión por falta imputables al concesionario, llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

Art. 36. Las concesiones de ferro-carriles comprendidas en este capítulo caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1.º Si no se diera principio a las obras o no se terminaran dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos, y se justificase debidamente, podrá prorogar los plazos establecidos el Ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Espirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2.º Si se interrumpiere total o parcialmente el servicio público de la línea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo primero de este artículo.

3.º Cuando la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa o judicial, o bien declarada en quiebra.

Art. 37. En los casos de caducidad por disolución o quiebra, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él a los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Empresa caducada.

Art. 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras o todas ellas, se sacarán a subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, material u otra clase de valores. La tasación se verificará por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el Ministro de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.

Art. 39. Si a la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Art. 40. Si en cualquiera de las tres subastas a que se refieren los artículos anteriores, se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferro-carril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el 3 o el 5 por 100 del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo a la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley como lo serán para el primero, quedando sujeto a todas las prescripciones y sustituciones que en esta ley se establezcan.

yendo al anterior, concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Art. 41. Del importe de las obras rematadas, que deberá entregar el adjudicatario en los términos del arrendamiento anterior, se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará a quien de derecho corresponda.

Art. 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas si lo juzgase oportuno con arreglo a lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

CAPITULO VI.

De las concesiones de arte a que deben ajustarse las construcciones de ferro-carriles de servicio general.

Art. 43. Los ferro-carriles de servicio general se construirán con arreglo a las condiciones siguientes:

1.º El ancho de la vía o distancia entre los bordes interiores de las barras carriles será de un metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.º El ancho de la entrevia será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanos).

3.º Las demás dimensiones, así como las otras condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.º Los ferro-carriles de servicio general podrán construirse con una ó dos vías ó combinando estos sistemas.

Art. 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas expresadas en el artículo precedente, fijando aquellas a que deba ajustarse la línea, en la ley especial que ha de preceder a su concesión.

CAPITULO VII.

De la explotación de los ferro-carriles.

Art. 45. Todo ferro-carril tendrá dos aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

Art. 46. Los precios de uno y otro serán los que señale las tarifas que rijan en cada línea.

Art. 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, fijando entre estos la conducción de los correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente a la explotación de los ferro-carriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los Ministerios respectivos.

Art. 48. A las Empresas de conducción y a los particulares que empleen material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

Art. 49. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferro-carril, y después de cinco en cinco años, se procederá a la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y esta no conviniese en la reducción, podrá sin embargo, llevarse a efecto por una ley, garantizando a la Empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Art. 50. Las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciará al público con la debida anticipación.

Art. 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y al oficial se determinará en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 53. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total ó parcialmente el servicio público del ferro-carril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente a costa de aquella.

En el término de seis meses deberá justificar la Empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación; pudiendo ceder esta a otra Empresa ó tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

Art. 54. La explotación de los ferro-carriles del Estado se hará por el Gobierno ó por Empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Art. 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia é intervencion necesarias a fin de mantener en buen estado el servicio de los ferro-carriles y asegurarse de los gastos é ingresos de las Empresas.

Art. 56. En la ley y reglamento que se formen para la policía de los ferro-carriles, se determinará lo conveniente sobre su conservación y seguridad.

CAPITULO VIII.

De los estudios de las líneas de ferro-carriles.

Art. 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan los estudios ó se completen los comenzados, relativos a las líneas comprendidas en el plan general, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda presentar el Gobierno a las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

Art. 58. El Ministro de Fomento podrá autorizar a los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según las prescripciones de esta ley son necesarios para obtener la concesión de una línea; sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

Art. 59. A la concesión de los estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el Ministro de Fomento estime suficiente para responder de los perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto tendrá lugar sin que preceda su confrontación, practicada sobre el terreno por los Ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

CAPITULO IX.

De la gestión administrativa de los ferro-carriles.

Art. 60. Corresponde al Ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes a la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como la policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, incluso las tarifas de almacenaje, carga, descarga y expedición.

Art. 61. La vigilancia que sobre la conservación y explotación de ferro-carriles compete al Gobierno se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que se dicten para el cumplimiento de esta ley determinarán la organización del personal destinado a este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de Obras públicas, y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

CAPITULO X.

De los ferro-carriles destinados al uso particular.

Art. 62. Los ferro-carriles destinados a la explotación de una industria ó a uso particular, podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

Art. 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferro-carril de los incluidos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado, pero sí los del dominio público con arreglo a la ley general de Obras públicas.

Art. 64. Cuando los ferro-carriles destinados a la explotación de una industria ó a un uso particular fuesen de tal importancia que alcanzasen a prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho a la expropiación forzosa.

Art. 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular ó Compañía que la obtenga podrá construir el ferro-carril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervencion por parte del Gobierno que aquella que se refiera a las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

Art. 66. Los particulares ó Compañías que pretendan construir y explotar un ferro-carril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento acompañada del proyecto.

Art. 67. El Ministerio de Fomento pedirá para ilustrar su juicio los informes que crea convenientes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta consultiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 68. Estos ferro-carriles serán concedidos por el Gobierno por 99 años cuando se pida la ocupación de dominio público, a no ser que otra cosa se establezca en una ley especial.

Serán objeto de una ley cuando se solicite la declaración de utilidad pública.

CAPITULO XI.

De las tramvías.

Art. 69. Se designan bajo la denominación de tramvías para los efectos de esta ley los ferro-carriles establecidos sobre vías públicas.

Art. 70. La aprobación de los proyectos de tramvías que hayan de ocupar carreteras del Estado ó provinciales corresponde al Ministerio de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministerio de Fomento, previo expediente instruido conforme a la ley provincial y Municipal, la aprobación de los proyectos de tramvías cuyo desarrollo exija la ocupación simultánea de carreteras del Estado ó de las provincias y de Caminos municipales ó vías urbanas.

Art. 71. Cuando los tramvías hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobación de sus proyectos será de cargo de los Gobernadores civiles, los cuales para concederla habrán de oír a los Ingenieros Jefes de Caminos de las provincias.

Art. 72. En todos los casos, cuando la tracción haya de verificarse por un motor

distinto de la fuerza animal, corresponde al Ministerio de Fomento la aprobación de los proyectos de tramvía.

Art. 73. La concesión de los tramvías corresponde al Ministro de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos ó más provincias, ó simultáneamente carreteras del Estado y vías de las provincias ó Municipios, previo expediente instruido según las leyes Provincial y Municipal en los dos últimos casos.

Art. 74. Cuando los tramvías hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente a cargo de una sola provincia ó sobre caminos vecinales de dos ó más Municipios, la concesión corresponde a la Diputación provincial.

Art. 75. Dicha concesión compete a los Ayuntamientos cuando los tramvías ocupen caminos que estén a cargo de un solo Municipio. Cuando son puramente urbanos habrá de preceder la aprobación del Ministerio de la Gobernación.

Art. 76. Las concesiones de tramvías no podrán hacerse por más de 60 años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas ó sobre el plazo de la concesión.

Art. 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley, se consignarán las condiciones generales a que deberán sujetarse los tramvías, tanto en lo relativo a sus condiciones técnicas como a la tramitación que haya de darse a los expedientes de su concesión.

Art. 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tramvía, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales a que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguna de los derechos adquiridos con anterioridad a su publicación, y con arreglo a la legislación entonces vigente.

Art. 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

Por tanto: Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a veintitres de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, C. Francisco Queipo de Llano.

CUARTA SECCION.

ADMINISTRACION ECONOMICA.

DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

Por disposición de la Dirección general de Rentas Estancadas se anunció en la Gaceta de Madrid del día 30 de Noviembre último núm. 334 página 640 el siguiente anuncio:

«No habiendo ejercido resultado en las Fábricas de Tabaco de Alicante y Santander la primera subasta pública y simultánea, celebrada el 15 del actual, con objeto de contratar la enajenación de las fundas de tercios de tabacos filipinos denominadas *mirinaques*, existentes en aquellas a la fecha de la adjudicación del servicio, y las que produzcan y no sea preciso emplearlas en sus operaciones hasta fin de Junio de 1880, esta Dirección general ha acordado se celebre una segunda subasta en las dos citadas Fábricas el día 10 de Enero próximo venidero, de una y media a dos de la tarde, bajo las mismas condiciones y tipos que sirvieron de base para la

primera, y con sujecion estricta al anuncio y modelo publicado en la Gaceta de Madrid, núm. 275, correspondiente al día 2 de Octubre próximo pasado.

Lo que se participa al público para su conocimiento; advirtiéndole que en las referidas Fábricas se hallará de manifiesto el pliego de condiciones á que ha de subordinarse el servicio.

Madrid 29 de Noviembre de 1877.—El Director general, Javier Cavestany.

Orense 4 de Diciembre de 1877.—Angel Guerra.

Por disposición de la Direccion general de Rentas Estancadas se anunció en la Gaceta de Madrid del día 28 de Noviembre último núm. 332 página 621 el anuncio siguiente:

«Por Real orden fecha 17 del próximo pasado mes de Noviembre, se autoriza á la Presidenta de la Asociación de Hospitales de niños en España para celebrar una rifa extraordinaria, en union del sorteo de la Loteria Nacional que se verifique el 22 de Diciembre próximo, con la facultad de fijar el precio de 5 pesetas para cada billete, y la de señalar 15.000 para el premio mayor en la expresada rifa.»

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Orense 4 de Diciembre de 1877.—Angel Guerra.

Deuda pública.

Venciendo en 31 de Diciembre y 1.º de Enero próximos un semestre de intereses de la Renta perpétua al 3 por 100 y amortizable al 2 por 100 interior y exterior, así como de obligaciones del Estado por ferro-carriles, ha sido autorizada la Junta de la Deuda pública, por Real orden de 13 de Octubre último, para que disponga se segregue y admita el cupon correspondiente al indicado vencimiento.

En su consecuencia, dicha Junta ha acordado que se admitan desde luego en la caja de esta Administración Económica, sin limitación de tiempo, con factoras duplicadas que se extenderán con estricta sujecion á los modelos que se hallan de manifiesto en estas oficinas, los cupones de la Renta perpétua y Deuda amortizable interior y de obligaciones del Estado por ferro-carriles y con triplicadas los de Renta perpétua y amortizable exterior, correspondientes al expresado vencimiento.

Las acciones de carreteras, de obras públicas y los billetes del material del Tesoro que carecen de cupon, tendrán que presentarse precisamente en la Direccion

general de la Deuda, así como las inscripciones nominativas domiciliadas en Madrid.

Lo que se hace público por medio del Boletín oficial de esta provincia, para conocimiento de los tenedores de efectos del Estado.

Orense 6 de Diciembre de 1877.—El Jefe económico, Angel Guerra.

Subsidio.

Habiendo cesado en el día de ayer el auxiliar de la Comisión de comprobacion de subsidio D. Manuel Moreiras y nombrado para reemplazarle D. José Gonzalez Rea, se hace público por medio de este Boletín oficial á fin de que llegue á conocimiento de todos los industriales de esta provincia y mas personas á las cuales pueda interesarle.

Orense Diciembre 6 de 1877.—El Jefe económico, Angel Guerra.

QUINTA SECCION.

AYUNTAMIENTOS.

Sandianes.

Se halla vacante la plaza de Facultativo de este Ayuntamiento para la asistencia de enfermos pobres del distrito dotada con el haber de 750 pesetas anuales; los que deseen obtenerla y reunir las mejores cualidades necesarias pueden presentar en la Secretaría de esta Corporacion municipal dentro del término de treinta días, á contar desde la insercion de este anuncio en el Boletín oficial de la provincia, sus solicitudes documentadas que justifiquen su aptitud, según lo prescrito en el art. 8.º del Reglamento de 24 de Octubre de 1873, y buena conducta política y moral, y al mismo tiempo pueden enterarse de las principales condiciones acordadas por la Corporacion en sesion del día de ayer.

Sandianes Diciembre 3 de 1877.—E. A. P., Pedro Moran.—P. A. D. A., Camilo Rodriguez, Secretario.

SÉTIMA SECCION.

JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA.

Don Francisco Cuevas y Cambra, Escribano de número del Juzgado de primera instancia de Orense.

Certifico: que en el mismo y por mi oficio se sustanció demanda ordinaria á instancia de D. Castor Feijó Sotomayor contra Ventura Rodriguez Vazquez, ámbos de la parroquia de San Eusebio, la cual fué decidida por la sentencia que se copia:

En la ciudad de Orense á 18

de Noviembre de 1877. El señor D. Domingo Salazar, Juez de primera instancia en la misma y su partido.

Vistos estos autos, demanda ordinaria promovida por don Castor Feijó Sotomayor, dueño y vecino de la casa del Bamio, parroquia de San Eusebio, Alcaldia de Coles, y por su defuncion sus hijos doña Manuela, doña Avelina, doña Sofia y don José, estos dos menores de edad, á quienes representa su curador D. Tadeo Feijó Sotomayor, su Procurador D. Francisco Dominguez Vega, contra Ventura Rodriguez Vazquez, de Mira do Rio, parroquia y Alcaldia citada, sobre pago de 1.522 pesetas 50 céntimos, procedentes de renta vencida y no satisfecha del foral nombrado Granja y lugar de Mira do Rio.

Resultando que en 16 de Febrero de 1727, D. Juan Francisco Feijó dió en foro á Juan Novelle y Manuel Rodríguez, las casas y bienes de Mira do Rio por la pension anual de doce moyos de vino blanco, de cuyo contrato dió fe el Escribano D. José de Puga.

Resultando que en 1793, se practicó deslinde y prorrateo de los bienes forales, habiéndose elegido cabezalero, Benito Rodriguez, abuelo del demandado, y por su defuncion, continuó este en el mismo cargo; el que, por tal concepto se halla en descubierta de 106 moyos de vino blanco procedentes de los años de 1854 al 73 inclusivos, y deducidas algunas datas, resulta alcanzado en 1.522 pesetas 50 céntimos á razon de 80 reales moyo; que convocado en 18 de Setiembre de 1875 á un acto conciliatorio, confesó la certeza de la reclamacion y su procedencia prestándose á pagar lo que legítimamente adeudase, previa liquidacion con el dominio, mediante recibiera éste de algunos foristas, varias cantidades directamente.

Resultando que conferido traslado, y emplazado personalmente el Ventura Rodriguez Vazquez, no se apersonó á la demanda, y acusada por el procurador de la actora la correspondiente rebeldia, se estimó así en providencia de 31 de Marzo último, que le fué notificada el 7 de Abril, continuando por lo tanto la tramitacion en los estrados del Juzgado.

Resultando que durante el término probatorio, se articuló por el procurador Dominguez Vega, la que creyó conveniente al derecho de su parte, y compareciendo el Rodriguez Vazquez, confesó bajo juramento la certeza del crédito y causa de deber, ratificando á la vez la contestacion dada en el acto conciliatorio, y concluido dicho término probatorio, se alegó por el actor con vista de pruebas, y llamaron los autos á la vista.

Considerando que todo cabezalero ó cualquiera forero, donde aquel no existe, tiene el deber de satisfacer íntegramente la pension al dominio directo, que afecte á los bienes dados en foro, con sujecion á las condiciones que en éste se estipulase.

Considerando que por el demandado Ventura Rodriguez, se

confesó el carácter de cabezalero del foral de la granja y lugar de Mira do rio, así como los 106 moyos de vino de atrasos reclamados, y que nada ha expuesto respecto al valor de 80 reales que por cada moyo se le exige, y

Considerando, que la rebeldia del demandado, constituyó una oposicion pasiva á un crédito no impugnado, por lo que, y hallarse plenamente justificado, se hace acreedor de las costas por su mala fe.

Vistas las leyes 1.ª, tit. 1.ª, libro 10 de la Novísima Recopilacion, la 7.ª, libro 3.ª, partida 3.ª y el art. 310 de la ley de Enjuiciamiento civil,

Fallo: que debo condenar y condeno á Ventura Rodriguez Vazquez, á que dentro del término de diez días, pague á los representados del Procurador don Francisco Dominguez Vega, doña Manuela, doña Avelina, doña Sofia y D. José Feijó Villacampa, las 1.522 pesetas 50 céntimos, que importan los 106 moyos de vino blanco, por atrasos del foral de la Granja y lugar de Mira do rio, hasta el año de 1873 inclusive con las costas. Así por esta susentencia, definitivamente juzgando, que por rebeldia del Rodriguez Vazquez, además de notificarse en los estrados del Juzgado, se publique en el Boletín oficial de esta provincia, remesando al efecto testimonio de ella al Sr. Gobernador civil, lo pronunció, mandó y firma S. S. de que doy fe, Domingo Salazar.—Francisco Cuevas.

Y para que conste cumpliendo con lo mandado, espido el presente que firmo en Orense á 3 de Diciembre de 1877.—Francisco Cuevas.

ANUNCIOS.

GUIA MANUAL PARA EL CENSO.

Comprende lo mas esencial de la instruccion para llevar á efecto en 31 de Diciembre de este año un censo general de todos los habitantes de España y diversas reglas para la mejor ejecucion del mismo, por

F. de O. y P. A. R.

Individuos del Cuerpo de Estadística pertenecientes al negociado especial del Censo en la Direccion general del Instituto Geográfico y Estadístico.

Esta Guia utilísima para las Juntas municipales é indispensable á los cabezas de familia así como en los conventos, cuarteles, colegios con internos, hospitales, hospicios, cárceles, presidios, estaciones de ferro-carril, fondas, posadas, etc., etc., se halla de venta en las oficinas del Jefe de trabajos estadísticos, calle de Alba núm. 13, principal.

Precio: UNA PESETA.

IMP. DE J. RAMOS Y A. OTERO.